ROSSIO DE AVEIRO

REQUALIFICAÇÃO DO LARGO DO ROSSIO E PRAÇA GENERAL HUMBERTO DELGADO

MEMÓRIA DESCRITIVA

ARQUITECTURA

Agosto de 2019

[terreno largo, fruído, em comum pelo Povo, logradouro público, baldio, lugar espaçoso, praça larga]

ÍNDICE

1. ENQUADRAMENTO: O LUGAR DO ROSSIO COMO INTERFACE ENTRE PATRIMÓNIO NATURAL, HISTÓRICO E CULTURAL

2. PRINCÍPIOS ESTRATÉGICOS

3. CAPELA DE SÃO JOÃO DO ROSSIO

3.1. PRESERVAÇÃO E MUSEALIZAÇÃO DO ACHADO ARQUEOLÓGICO

4. ESPAÇO PÚBLICO E MOBILIDADE

4.1. ILUMINAÇÃO PÚBLICA

4.2. DRENAGEM SUPERFICIAL

5. LARGO DO ROSSIO

5.1. TERREIRO MULTIFUNCIONAL

5.2. O JARDIM, A CASA DE CHÁ, A ESPLANADA, O PARQUE INFANTIL

6. ÁREAS VERDES E VEGETAÇÃO

6.1. ELENCO DE ESPÉCIES PROPOSTO PARA A REQUALIFICAÇÃO DO ROSSIO

7. PARQUE DE ESTACIONAMENTO / PRAÇA COBERTA DO ROSSIO

7.1. NOVA ESTAÇÃO ELEVATÓRIA DE ÁGUAS RESIDUAIS DOMÉSTICAS

8. PRAÇA GENERAL HUMBERTO DELGADO

9. NOTAS COMPARATIVAS

9.1. ESPAÇO PÚBLICO E MOBILIDADE

9.2. ESPAÇO CENTRAL RESERVADO PARA EVENTOS

9.3. ÁREAS VERDES E VEGETAÇÃO

9.4. ESTACIONAMENTO

NOTA CONCLUSIVA

1. ENQUADRAMENTO: O LUGAR DO ROSSIO COMO INTERFACE ENTRE PATRIMÓNIO NATURAL, HISTÓRICO E CULTURAL

O Rossio de Aveiro encontra-se no limite do núcleo histórico da antiga cidade medieval, num espaço de transição entre o contexto natural e urbano, entre o sapal e marinhas e a cidade compacta.

Charneira de um contexto natural estruturante da própria imagem da cidade, com os canais da ria que penetram a malha urbana consolidada permitindo a drenagem e a comunicação por barco, o campo do rossio está localizado ainda hoje na interface entre a cidade e o domínio público marítimo e constitui, conjuntamente com outros espaços, uma frente ribeirinha da cidade, terreno de importância estratégica entre a cidade e as actividades e transportes.

Lugar público, largo e fruído, associado desde sempre a uma certa informalidade, o Rossio assume-se como principal palco de acontecimentos da Cidade, de reunião e encontro por excelência da população.

Fig.1 - Gravura de Aveiro, 1634

2. PRINCÍPIOS ESTRATÉGICOS

A intervenção no Rossio tem como primeira estratégia a restruturação de um importante espaço para a cidade aliando a amenidade urbana ao equilíbrio com a situação ecológica matricial de suporte e envolvente à cidade.

Pretende-se requalificar a vivência urbana na relação com ria, nas suas múltiplas funções urbanas e ambientais, paisagísticas e turísticas, sociais e económicas, através da criação de espaços verdes transformando o canal num corredor verde arborizado interligando ecologicamente o centro da cidade com o seu contexto natural periférico. Procura-se uma relação onde a água e a vegetação arbórea estabeleçam um diálogo forte, capaz de criar zonas amenas de estadia e circulação junto à ria, promovendo o uso humano em contacto com o canal.

Mas esta proposta de intervenção no Rossio determina espaços distintos, entre os quais uma grande área multifuncional pavimentada onde se podem localizar variados eventos culturais, uma área de jardim onde se localizam uma casa de chá e esplanada e o recreio infantil, uma área verde contígua ao esteiro com uma orla de vegetação arbórea que faz a interface entre o esteiro/canal e a área aberta multifuncional e uma nova área arqueológica das fundações da Capela de S. João.

A construção do parque de estacionamento pretende dotar a cidade de um espaço que extravase a sua função principal, podendo funcionar como grande *salão*, ou praça coberta, reservado ocasionalmente para eventos da vida cultural de Aveiro.

Através de estratégias de promoção da mobilidade activa propõe-se o aumento significativo e qualificado das áreas de uso pedonal e da extensão da rede de corredores cicláveis. Pretende-se através da optimização da circulação automóvel, uma redução dos fluxos de tráfego nas ruas adjacentes ao Largo do Rossio, melhorando o conforto e segurança no espaço público, e aumentando muito significativamente as áreas pedonais e de esplanadas no seu perímetro edificado.

3. CAPELA DE SÃO JOÃO DO ROSSIO

Edificada em 1607 numa zona de aterro junto ao canal, a Capela de São João do Rossio introduziu neste lugar um elemento isolado, simbolicamente ligado ao mar, constituindo-se como permanência na memória colectiva, lugar que ocupou fisicamente durante três séculos, até à sua demolição em 1910.

Resgatadas ao esquecimento mediante os trabalhos arqueológicos em curso, as ruínas da antiga capela de São João constituem um legado patrimonial de extrema importância na identidade e memória colectivas da cidade de Aveiro.

Ainda que reduzidas aos seus alicerces, o seu estado de conservação, tendo em conta as técnicas construtivas e os materiais empregues, permitiram, na íntegra, a reconstituição dos distintos espaços deste edifício religioso. Obedecendo já a um plano construtivo de finais do Séc. XVII, reflectindo-se o gosto da época na sua disposição, a par da Nave associada à capela, espaço maior localizado sobre a extremidade Este do edifício, dois outros corpos se desenvolveram sobre o mesmo eixo, tendo estes correspondência com o Presbitério e a Sacristia.

Importante foi, de igual modo, a identificação dos elementos remanescentes da torre sineira, construção que muito provavelmente não terá feito parte do projecto edificativo original, assim como das estruturas que se ligarão a um lanço de escadas que, interpostas sobre o alçado Norte do edifício dariam acesso ao seu Coro Alto.

Uma nota simbólica importante para o facto de estar ainda presente nos vestígios encontrados a pedra de soleira da entrada principal do templo.

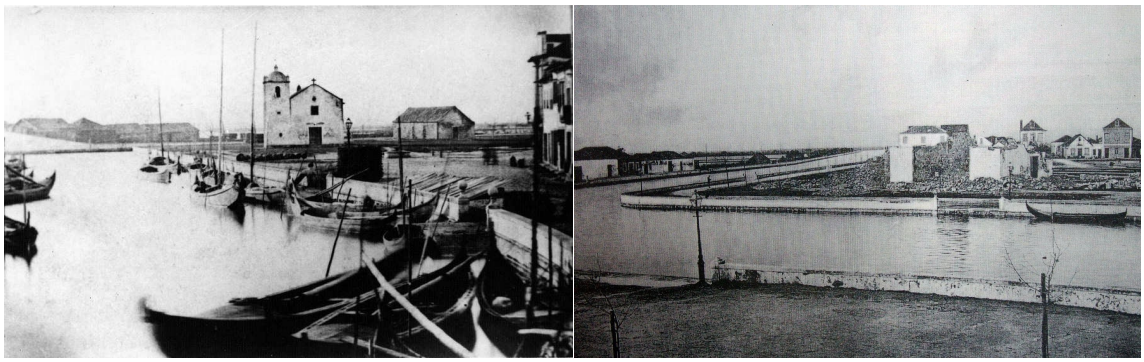


Fig. 2 e 3 - Fotografias da Capela de São João antes e após a demolição (c. 1910)

3.1. PRESERVAÇÃO E MUSEALIZAÇÃO DO ACHADO ARQUEOLÓGICO

A par dos estudos e trabalhos de conservação a realizar por equipa de restauro especializada, será feita uma intervenção de consolidação das fundações existentes, que garanta a preservação das condições hidrogeológicas do subsolo no tempo, através da execução da parede moldada no alinhamento limite do estacionamento e no restante perímetro pela execução de uma estrutura de contenção, suportada por fundações indirectas, no espaço envolvente ocupado pelos percursos pedonais em torno da área ocupada pela Capela. A água será mantida à superfície, à cota do nível freático a que se encontra actualmente, integrando, de forma controlada, a presença da Capela num espelho de água.

Sito em espaço imediatamente adjacente às ruínas, integrado no parque de estacionamento, propõe-se a criação de um Centro Museológico que acolherá o espólio recolhido durante a campanha arqueológica, assim como toda a investigação que esta motivou, bem como a história das várias funções e ocupações da praça do rossio ao longo dos tempos.

A preservação das ruínas, na bordadura da Ria, integradas no Largo do Rossio, contará assim com integração e exposição futuras num espaço projectado para usufruto da comunidade local e de todos aqueles que pretendam enriquecer-se através do vasto legado cultural de Aveiro.

Fig. 4 - Campanha Arqueológica (2018)

Fig. 5 – Musealização das Ruínas da Capela de São João

4. ESPAÇO PÚBLICO E MOBILIDADE

A proposta de requalificação do espaço em torno do Largo do Rossio, assim como da Praça General Humberto Delgado visa atribuir a esta zona nevrálgica da cidade um carácter mais acessível do ponto de vista pedonal, enfatizando o acesso e ligação ao Rossio e contribuindo para estruturar a sua continuidade com o resto da cidade. Trata-se de uma intervenção articulada com o plano de reconversão global da Avenida Lourenço Peixinho, como parte de uma restruturação mais alargada da mobilidade e qualidade de vivência do espaço central da cidade.

Propõe-se que a circulação rodoviária seja efectuada principalmente em sentido único (poente-nascente), privilegiando a ligação entre a recém-qualificada Ponte de São João e a Praça General Humberto Delgado. O projecto para uma segunda Ponte das Eclusas permitirá acomodar confortavelmente esta opção, assim como escoar parte do trânsito do interior do Bairro da Beira Mar para poente, devendo manter-se a Rua do Dr. Bernardino Machado e a Rua João Afonso com dois sentidos. Esta solução apresentará uma melhor distribuição de tráfego pela rede, permitindo assim diminuir o tráfego no interior do Rossio.

A circulação em sentido único irá ainda propiciar uma redução dos fluxos de tráfego nas ruas adjacentes ao Largo do Rossio em cerca de 40%, possibilitando a introdução de uma ciclovia, a ampliação dos passeios e a criação de uma zona de coexistência entre veículos e peões, melhorando o conforto e segurança das viagens efectuadas.

A circulação de bicicletas terá um corredor dedicado entre o final da Rua João Afonso e a Praça General Humberto Delgado. Na Rua João Afonso, Rua Dr. Bernardino Machado e na Rotunda, a circulação tornar-se-á partilhada, prevendo-se a ligação com outras partes da cidade. A conexão do Rossio com a Av. Lourenço Peixinho, através de vias partilhadas e corredores próprios, fortalecerá a circulação da mobilidade suave neste eixo, e a ligação entre a Estação de Comboios, o coração da cidade e a Ria.

O reperfilamento das ruas permitirá um alargamento generalizado do espaço pedonal junto aos edifícios para 6.50 metros, incremento que permitirá aos estabelecimentos comerciais utilizar novas e harmonizadas esplanadas com melhor qualidade e capacidade. Os espaços junto às habitações terão boas possibilidades de passagem, paragem e repouso de proximidade, e a circulação pedonal faixas largas de deambulação, visualmente abertas.

O perímetro do Largo do Rossio é pavimentado na totalidade por lajetas de vidraço Ataíja com acabamento serrado, permitindo um deambular contínuo em torno dos seus limites. Junto ao canal, propõe-se um espaço efectivamente nobre, pavimentado em pedra lisa, bordejado por um longo banco de descanso, procurando valorizar o principal espaço da cidade em contacto próximo com a Ria através do alargamento da área de passeio para uma largura constante de seis metros, bem iluminado em toda a sua extensão.

Fig. 6 – Vista aérea da ligação do Rossio com a cidade

Fig. 7 – Passeio junto ao Canal

4.1. ILUMINAÇÃO PÚBLICA

A iluminação pública desempenha um papel essencial na utilização nocturna do espaço urbano, com clara influência no bem-estar e segurança das pessoas. Actualmente existem, na área de intervenção, várias soluções de iluminação, com diversos tipos de aparelhos e fontes de luz, com um número importante de aparelhos apagados, criando, nalgumas zonas e essencialmente nas áreas de jardim, uma sensação de insegurança.

As constantes preocupações ambientais fazem com que na iluminação pública se procurem cada vez mais soluções que minimizem os consumos energéticos e de exploração. Assim, preconiza-se a substituição integral da iluminação existente, incluindo a infra-estrutura de rede de cabos, com a uniformização de colunas e aparelhos de iluminação, todos equipados com *led's*, assegurando o cumprimento dos requisitos internacionalmente recomendados para luminância, uniformidade, encadeamento e poluição luminosa e as soluções mais adequadas para a utilização dos vários ambientes.

A iluminação pública será, assim, redefinida e redimensionada de forma a garantir elevados níveis de harmonia e conforto, bem como de incrementar significativamente a percepção de segurança de utilização nocturna deste importante espaço público.

Serão ainda criadas infra-estruturas que permitam o carregamento dos Moliceiros e outras embarcações, com a instalação de pilaretes esteticamente integráveis no mobiliário urbano, equipados com quadros de tomadas.

4.2. DRENAGEM SUPERFICIAL

O sistema de drenagem à superfície será totalmente remodelado e ampliado incluindo a construção de um conjunto de caleiras do tipo *brickslot*, para drenagem dos arruamentos entre o Largo e os edifícios. Junto ao canal a drenagem das águas superficiais deverá ser feita através de caleiras em vidraço Ataíja serrado com montagem rebaixada e recortes para escoamento. Essas caleiras conduzem as águas pluviais a um maior número de sumidouros, que introduzem esses efluentes nos colectores municipais. Propõe-se ainda a reconstrução de colectores existentes e construção de novos com aumento da capacidade.

Em caso de acidente, chuvada anómala e afogamento dos colectores pluviais, a descarga das águas de escorrência superficial do largo será assegurada através da beneficiação e aumento do número de gárgulas circulares e descargas de emergência.

5. LARGO DO ROSSIO

Plataforma sobre-elevada em 70cm em relação à cota geral dos arruamentos (de +1.50) o Largo do Rossio assume uma posição hierárquica, de limites claramente definidos, com o objectivo de promover com a Ria uma relação visual privilegiada. Estabelecem-se eixos visuais enquadrados através de maciços arbóreos, assim como ligações entre os pontos mais relevantes da sua envolvente que desenham atravessamentos definidores dos principais espaços do largo.

5.1. TERREIRO MULTIFUNCIONAL

Ao centro propõe-se uma área ampla multifuncional, um terreiro pavimentado em betão poroso pigmentado, cromática e granulometricamente próximo ao pavimento de saibro que se estendeu, logo após a demolição da capela, por toda a área ocupada pelo Largo do Rossio. O plano do terreiro apresentará ainda um conjunto de caminhos sub-estruturantes em pedra Ataíja serrada, que permitirá ligar os pontos relevantes da envolvente, definindo um conjunto de linhas que marcam a memória das salinas.

O espaço será dotado de infra-estruturas que permitam a utilização polivalente do terreiro, com a instalação de uma malha de caixas retrácteis, escamoteáveis no pavimento, equipadas com quadros de tomadas, preparados para a realização de vários eventos.

5.2. O JARDIM, A CASA DE CHÁ, A PALA E A ESPLANADA, O PARQUE INFANTIL

A norte, num jardim definido por uma clareira e orla arbustiva, localiza-se um pequeno pavilhão de madeira e vidro onde se sugere que funcione uma Casa de Chá, referência ao espaço com o mesmo nome que terá em tempos existido no Rossio. Adjacente, a sul, desenha-se uma pala ligeira e orgânica entre as árvores, essencial para sombreamento adequado e fruição da esplanada em conforto.

No espaço de recreio infantil privilegiou-se o uso de materiais naturais e foram colocados equipamentos que abrangem as mesmas faixas etárias contempladas no parque infantil existente, complementados com equipamentos direccionados para tipos de brincadeira e actividades físicas diferentes. Prevê-se que estes constituam os momentos de utilização mais frequentes dentro do largo, oferecendo uma relação contínua com o espaço verde, permitindo a articulação confortável entre as várias áreas e equipamentos que o compõem.

Fig. 8 – O jardim e a praça central de eventos

Fig. 9 – A Casa de Chá, a Pala e a Esplanada

6. ÁREAS VERDES E VEGETAÇÃO

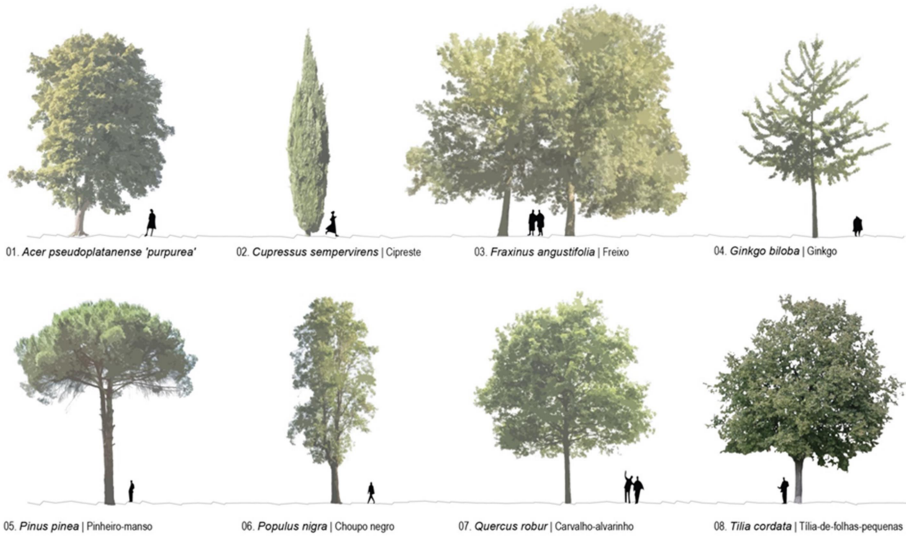
Propõe-se uma arborização com elementos da galeria típica ripícola permitindo naturalizar a relação com a água. As árvores estão estrategicamente localizadas de forma a permitir eixos visuais com os elementos urbanos principais. No seu conjunto, permitem uma leitura de orla que constitui a interface entre o esteiro / canal e a clareira central do Rossio.

A vegetação proposta desempenhará funções de controlo microclimático, interferindo na temperatura, humidade, regulação das brisas e protecção dos ventos e controlo da insolação. O elenco de vegetação proposto está relacionado com a situação ecológica matricial do Rossio, que se encontra numa zona original de paisagem estuarina, pelo que a escolha reflecte a situação ecológica matricial, que neste caso pertence essencialmente ao elenco vegetal associado a galerias ripícolas autóctones. O desenho da localização da vegetação contribui para reforçar a função de "corredor ecológico", conectando ecologicamente o centro da cidade com a envolvente natural.

6.1. ELENCO DE ESPÉCIES PROPOSTO PARA A REQUALIFICAÇÃO DO ROSSIO

Árvores: *Acer pseudoplatanense 'purpurea'*; *Cupressus sempervirens* (Cipreste); *Fraxinus angustifolia* (Freixo); *Ginkgo biloba* (Ginkgo); *Populus nigra* (Choupo negro); *Pinus pinea* (Pinheiro-manso); *Quercus robur* (Carvalho-alvarinho); *Tilia cordata* (Tília).

Arbustos: *Myrtus communis* (Murta); *Sambucus nigra* (Sabugueiro); *Viburnum tinus* (Viburno).



A proposta de plantação procura resolver não apenas questões de vivência do espaço, como da integração paisagística das edificações com o seu contexto. A vegetação obedece a critérios de fácil manutenção, algum grau de rusticidade e adaptabilidade às características climáticas locais. Permite-se uma relação de continuidade gerada através de um prolongamento natural entre o interior e a envolvente natural da cidade.

7. PARQUE DO ROSSIO

O projecto prevê a eliminação da quase totalidade da oferta de estacionamento à superfície no Largo do Rossio e a construção de um parque subterrâneo com uma vasta oferta de lugares para veículos ligeiros (4 dos quais para utentes de mobilidade condicionada), aumentado a oferta total na zona e libertando a superfície para um melhor usufruto de lazer e aproveitamento pedonal. Incluí ainda 12 lugares para motas e 25 lugares para bicicletas. O novo parque permitirá colmatar a actual falta de oferta na zona, levando a uma diminuição do tráfego em circulação à procura de estacionamento.

Contempla um acesso automóvel único, com entrada e saída pelo final da Rua do Dr. Bernardino Machado, opção que permite resolver o acesso de veículos sem que estes tenham que entrar no Rossio.

Os acessos pedonais ao estacionamento situam-se em espaços estratégicos do Largo, permitindo o acesso em pontos distintos, espaçados entre si. Propõem-se três acessos por escada: o primeiro junto à Rua João Afonso, o segundo na Rua do Dr. Barbosa de Magalhães e o terceiro na Rua João Mendonça. Propõe-se também uma rampa pedonal no topo norte da Rua João Afonso, que possibilita o acesso de utentes com mobilidade condicionada. Junto à Capela de S. João e ao CIAHR propõem-se dois acessos, um por rampa, outro por escada, integrados no muro de embasamento dos achados arqueológicos, permitindo a ligação entre a cota do estacionamento e a cota das ruínas.

Prevê-se a acomodação de instalações sanitárias públicas (feminino, masculino, mobilidade condicionada e fraldário) no acesso em rampa, colocadas estrategicamente próximas às paragens de autocarros turísticos, assim como da Casa de Chá e esplanada.

O parque de estacionamento contém a possibilidade de ser compartimentado em três partes, configurando *salas* distintas com iluminação e ventilação natural, capacitadas para acolher ocasionais eventos de natureza variada. As salas podem assumir um funcionamento separado, desligadas entre si e com acesso apenas pelo exterior ou, em conjunto, definindo um *salão* de grandes dimensões.

Pretende-se que os materiais empregues reflictam a qualidade elevada de acabamentos que se pretende dar ao espaço. Pretende-se que o pavimento seja contínuo, as paredes estucadas e pintadas e os tectos revestidos a gesso cartonado. O espaço em contacto com o Centro Interpretativo deverá ser pavimentado em pedra lisa, escolha que procurou adequar a nobreza do material à importância simbólica e patrimonial do lugar.

Para suportar as decisões conceptuais dos projectos de escavação, de contenção e de fundações, foi realizada uma prospecção geotécnica para avaliar com rigor as características dos solos. Como já era previsível, esta permitiu concluir que o cenário geotécnico em presença é um horizonte geotécnico aluvionar constituído por solos com baixa consistência, com duas a três dezenas de metros de possança, submerso, muito condicionante das soluções estruturais.

A construção de uma infra-estrutura de estacionamento abaixo do solo, no Rossio de Aveiro, implica naturalmente a concepção de soluções estruturais com alguma complexidade, que estarão sujeitas a acções permanentes, sobrecargas e outras acções variáveis, com expressão especial. Ou seja, esta obra estrutural enquadra-se com naturalidade na designação habitualmente utilizada: Obras Especiais.

Entre as principais condicionantes consideram-se: a pressão hidrostática, provocada pelo nível freático elevado (cota +1.00); cargas significativas, identificadas em diversos cenários de utilização; edifícios existentes, com soluções construtivas diferentes; qualidade construtiva elevada, definida nas exigências funcionais da nova infra-estrutura; durabilidade elevada, associada ao mínimo custo de manutenção.

Neste enquadramento foram estudadas e dimensionadas as seguintes soluções de engenharia estrutural:

- Parede moldada na contenção periférica, porque se trata da solução com maior fiabilidade em fase provisória, bem como em fase definitiva; porque garante que não se verificarão descompressões no horizonte geotécnico envolvente, nomeadamente nas fundações dos edifícios existentes; porque assegura uma garantia de estabilidade do fundo de escavação, permitindo a execução dos trabalhos com condições de previsibilidade;

- Laje fungiforme, em betão armado, na cobertura do estacionamento, que suportará todas as cargas provocadas pela utilização da praça;

- Laje de fundo estanque, sobre fundações indirectas (estacas de betão armado moldadas), dimensionada para suportar a pressão hidrostática, provocada pelo nível freático elevado.

A concepção destas soluções estruturais foi conduzida pela necessidade de assegurar um risco de exequibilidade reduzido, por forma a ser possível um planeamento de execução de obra racional; pela condicionante suprema da segurança de pessoas e bens; pela racionalidade associada à durabilidade construtiva, que habitualmente resulta na redução de custos de manutenção.

A drenagem do estacionamento, e das zonas exteriores afluentes, será assegurada por rede de caleiras superficiais e ralos de pavimento, interligadas por tubagem subjacente, que asseguram o transporte de águas pluviais para o interior do estacionamento, permitindo a utilização livre dos pavimentos superiores sem acumulação de água depositada. Serão depois encaminhadas para sistemas de bombagem robustos, dimensionados para cenários de sobrecarga elevada, que permitirão o seu transporte para o sistema global da cidade.

De modo a acompanhar as exigências crescentes da mobilidade eléctrica, serão previstos, no interior do parque de estacionamento coberto, vários postos de carregamento rápido de veículos eléctricos.

O sistema de ventilação do estacionamento caracteriza-se pela sua simplicidade conceptual, de custo de construção muito reduzido e custo de operação e manutenção sem relevância. Optou-se por uma

solução de ventilação natural, cuidadosamente incorporada na arquitectura, permitindo fluxos de ar adequados aos diversos tipos de utilização previstos.

Trata-se de uma solução ambientalmente sustentável cuja economia de recursos permite transferir investimento para áreas onde o custo de intervenção é incontornável.

Pretende-se que este seja um espaço de proporções generosas, com acabamentos de qualidade elevada, de luz e ventilação natural, que poderá acolher, além do estacionamento de veículos previsto, eventos ocasionais de outra natureza e programação ligados à vida cultural da Cidade.

Fig. 11 – Parque do Rossio

7.1. NOVA ESTAÇÃO ELEVATÓRIA DE ÁGUAS RESIDUAIS DOMÉSTICAS

Uma obra muito relevante inserida nesta infra-estrutura urbana, que servirá toda a cidade em torno do Rossio, consiste na construção de uma nova estação elevatória de águas residuais domésticas do centro da cidade. Actualmente esta infra-estrutura encontra-se localizada junto à ponte da Praça General Humberto Delgado, localização muito desadequada, pela tubagem que se encontra suspensa na ponte e não apresenta condições de durabilidade, pelo dimensionamento incompatível com a sua utilização, pelos odores desagradáveis que introduz no espaço público através da ventilação.

A construção da infra-estrutura subterrânea de estacionamento permitirá instalar a nova estação elevatória em condições de utilização adequadas, contribuindo muito significativamente para a melhoria da utilização do espaço público no centro da cidade.

8. PRAÇA GENERAL HUMBERTO DELGADO

Para a zona das Pontes prevê-se um redesenho do espaço actualmente reservado quase exclusivamente dedicado ao automóvel, dotando-o de generosas áreas de circulação pedonal. Permitir-se-á a criação, a nascente e poente da rotunda, de lugares de vista privilegiada, através de dois pequenos anfiteatros constituídos por blocos de pedra maciça. Estes conjuntos motivam um prolongamento da área de contemplação junto ao canal, respondendo à presença elevada de pessoas que escolhem estes espaços como lugares de paragem, oferecendo lugares de estar/sentar mais elevados sobre a Ria, criando ao mesmo tempo uma zona de protecção da circulação automóvel.

Pretende-se requalificar a rotunda, através da reconfiguração da sua geometria à superfície, propondo-se a construção de dois "pratos" de pedra, pousados um sobre o outro, assim como a geometria do seu interior, substituindo os muretes de betão por uma calote esférica branca.

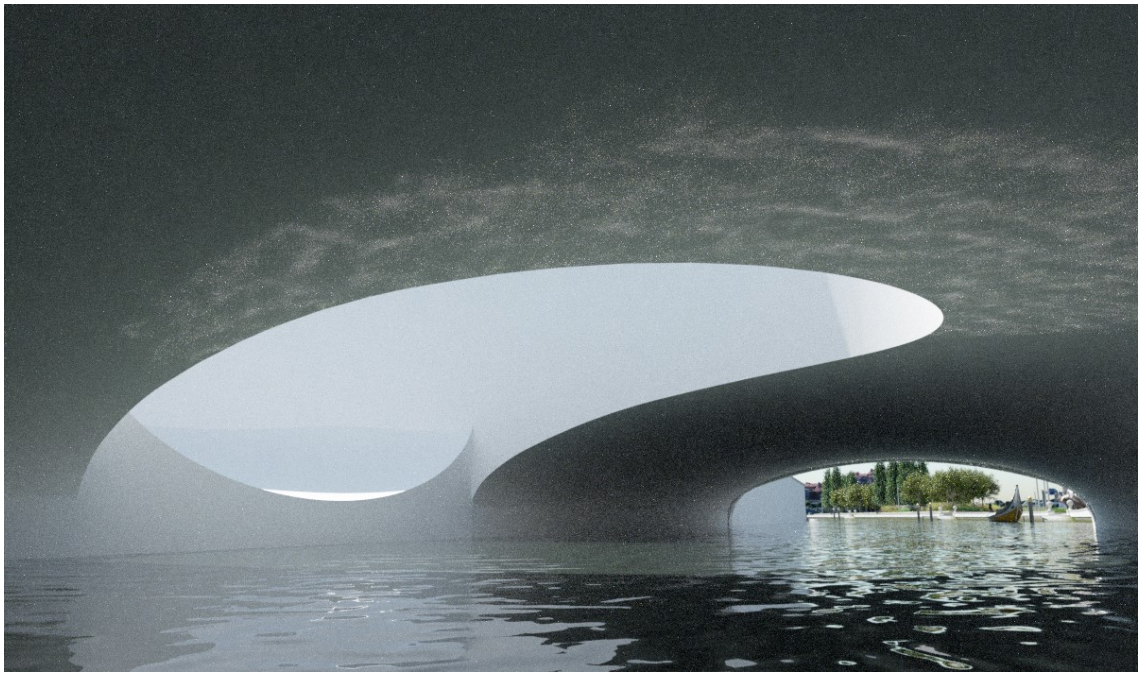


Fig. 12 – Canal Central – Vista interior sob a Rotunda das Pontes

9. NOTAS COMPARATIVAS

Sumarizam-se quatro notas que procuram demonstrar um conjunto de ganhos efectivos (quantitativos) nos principais pontos estratégicos do projecto, consubstanciando, assim, a argumentação apresentada no desenvolvimento do documento.

9.1. ESPAÇO PÚBLICO E MOBILIDADE

A redução substancial (- 4704m2) de área reservada exclusivamente a automóveis, verificada na comparação entre a situação actual (9036 m2) e a proposta (4332m2), permitiu um incremento geral do espaço disponível para pessoas entre o Largo do Rossio e a Praça General Humberto Delgado.

Dos valores descritos, deve ser destacado o aumento generoso (+1657m2) de área de passeio junto aos edifícios para um total de 2929m2, um incremento superior ao dobro da área actualmente disponível (1272m2). Foi possível também alargar a área de passeio junto ao canal em 180m2, procurando concentrar os ganhos em espaços particularmente exíguos onde se verifica uma afluência mais elevada de pessoas.

9.2. ESPAÇO CENTRAL RESERVADO PARA EVENTOS

Pretende-se que a área proposta para a praça central multiusos (3471m2), aumente em 1344m2 o espaço actualmente disponível (2127m2).

Os comentários recebidos com a exposição pública do projecto motivaram uma revisão da proposta e consequente redução substancial (- 4768m2) da área proposta inicialmente (8239 m2). A alteração possibilitou a introdução de novas áreas verdes, um sistema de espécies arbóreas e arbustivas mais completo e um conjunto de equipamentos de natureza variada.

9.3. ÁREAS VERDES E VEGETAÇÃO

O relvado que define os principais espaços verdes do Rossio corresponde a uma área permeável (6874m2) superior à existente (6405m2). Procurou-se acomodar os comentários que surgiram na fase posterior à apresentação do projecto de concurso, acrescentando 4627m2 à área verde originalmente proposta. O número de exemplares arbóreos proposto (120) é superior ao número existente (101). Foi possível, através de uma gestão cuidada da implantação do parque de estacionamento, manter 14 árvores existentes no Largo do Rossio. A revisão da proposta de concurso (78 árvores) proporcionou um incremento de 42 espécies, à qual se acrescentou um conjunto de largas áreas de plantações arbustivas.

9.4. ESTACIONAMENTO

Os ganhos em espaço público à superfície devem-se também à redução do número de lugares destinados a estacionamento. Dos 123 contabilizados actualmente, propõe-se a manutenção de apenas 4 lugares para cargas e descargas de mercadorias e 2 lugares para autocarros, para largada e tomada de passageiros.

Os lugares foram direccionados para o Parque de Estacionamento subterrâneo que deverá acolher 219 veículos. Este aumento do número de lugares permitirá um aumento da oferta total da zona em 118 lugares e reduzir o tráfego automóvel à superfície na procura de estacionamento.

Fig. 13 – Vista aérea do Rossio na sua relação privilegiada com a Ria

NOTA CONCLUSIVA

Esta fase de elaboração do projecto global de reabilitação do Rossio e Praça Humberto Delgado, consiste no desenvolvimento das ideias base plasmadas na proposta apresentada anteriormente em fase de Anteprojecto, com o seu natural aprofundamento crítico e técnico.

Beneficiou da participação aberta de inúmeras propostas de aperfeiçoamento, provenientes de fontes diversas da comunidade aveirense que entenderam contribuir neste processo. Nesta fase final de Projecto de Execução, são apresentados os documentos definitivos para obra.

Lisboa, 31 de Julho de 2019

Nuno Mateus, Arquitecto
OA n.º 2281